Deutscher Bundestag **Drucksache 18/11538**

18. Wahlperiode 09.03.2017

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Matthias Gastel, Harald Ebner, Stephan Kühn (Dresden), Tabea Rößner, Markus Tressel, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Umsetzungsstand von Lärmschutzmaßnahmen im Schienenverkehr

Lärmvermeidung und Lärmschutz leisten einen elementaren Beitrag zum Gesundheitsschutz und zur Steigerung der Lebensqualität. Denn Verkehrslärm hat negative Auswirkungen u.a. auf das Herz-Kreislaufsystem und den Blutdruck (vgl. NORAH-Studie: www.laermstudie.de/ergebnisse/ergebnisse-im-ueberblick/).

In ihrem Koalitionsvertrag kündigen CDU/CSU und SPD die deutschlandweite Halbierung des Schienenlärms bis zum Jahr 2020 (ausgehend von 2008) an. Dies soll durch die Um-/Ausrüstung aller Güterwagen mit „leisen“ Bremssohlen erreicht werden. Als Zwischenziel wurde für Ende 2016 ein Umrüstungsstand von 50% der Güterwagen vorgesehen (vgl. www.bundesregierung.de/Content/DE/_Anlagen/2013/2013-12-17-koalitionsvertrag.pdf?__blob=publicationFile&v=2). Am 15. Mai 2016 betrug der Anteil der im nationalen Fahrzeugregister gelisteten „leisen“ Güterwagen lediglich 22,3 Prozent (vgl. Bundestagsdrucksache 18/8651). Zugleich betrug im Jahr 2015 der Anteil der leise abgerechneten Trassenkilometer im Güterverkehr rund 16 Prozent (2014: 12 Prozent; 2013: 7,7 Prozent), wobei es dafür ausreichend ist, wenn in einem Zugverband mindestens 90 Prozent der Wagen leise – also mit LL- oder K-Sohle ausgestattet – sind (vgl. ebd.).

In der Fragestunde des Deutschen Bundestages am 18. Januar 2017 hat die Bundesregierung (211. Sitzung, Frage 42, Fragesteller Matthias Gastel) geantwortet, dass der Zeitpunkt der möglichen Veröffentlichung eines Regelungsentwurfes über ordnungsrechtliche Maßnahmen auf stark befahreneren Güterstrecken im Falle einer Verfehlung des angestrebten Umrüstungsziels vom Abschluss der Evaluierung abhängt. Zugleich kündigte der Parlamentarische Staatssekretär Norbert Barthle an, „schon in wenigen Tagen die Wagenhalter nochmals über den Stand der Evaluierung der Umrüstung [zu] informieren“.

In dem Entwurf der Bundesregierung für ein Schienenlärmschutzgesetz heißt es u. a., dass laute Güterzüge auch trotz eines Verbotes nach dem Jahr 2020 weiter auf dem deutschen Schienennetz unterwegs seien dürfen, sofern sie nur langsam genug fahren.

Die bauliche Umsetzung des Lärmschutzes lässt noch immer zu wünschen übrig. Einer der Engpässe scheint das Personal für die Planung zu seien. Auch die Anforderungen an Planung und Genehmigung wurden in den letzten Jahren immer weiter verschärft.

Mit der vorliegenden Anfrage möchten die Fragesteller sich nach dem aktuellen Stand der Maßnahmen erkundigen.

Wir fragen die Bundesregierung:

Umrüstung von Güterwagen auf „leisere“ Bremsen

1. Wie möchte die Bundesregierung rechtsicher gewährleisten, dass ab dem Jahr 2020 laute und daher aus Lärmschutzgründen erheblich geschwindigkeitsreduzierte Züge nicht auf den Güterhauptstrecken fahren und dort zu Reduzierungen der vorhanden Kapazitäten führen?
2. Welche konkreten Informationen wurden den Wagenhaltern in der von PSts Barthle angekündigten Information zum Stand der Evaluierung gegeben (vgl. Mündliche Frage 42 auf Bundestagsdrucksache 18/211)?
3. Welche Anzahl lauter bzw. leiser Güterwagen wurden nach Kenntnis der Bundesregierung im Jahr 2016 an den beiden bisher in Betrieb befindlichen Lärmmessstellen gemessen (bitte Aufschlüsselung nach Messstelle, Monat)?
4. Wie viele Güterwagen waren nach Kenntnis der Bundesregierung gegenwärtig im nationalen Fahrzeugregister gelistet, und wie viele dieser Güterwagen sind nach Kenntnis der Bundesregierung gegenwärtig mit „leiseren“ Bremsen (LL- und K-Sohlen) ausgestattet?
5. Wie viele Güterwagen von zum Konzern der Deutschen Bahn (DB) AG gehörigen Wagenhaltern sind nach Kenntnis der Bundesregierung gegenwärtig im nationalen Fahrzeugregister gelistet, und wie viele dieser Güterwagen sind nach Kenntnis der Bundesregierung gegenwärtig mit „leiseren“ Bremsen ausgestattet?
6. Wie viele Güterwagen, die nicht zum DB-Konzern gehören, sind nach Kenntnis der Bundesregierung gegenwärtig im nationalen Fahrzeugregister gelistet, wie viele davon gehören deutschen und wie viele ausländischen Wagenhaltern, und wie viele sind davon jeweils mit „leiseren“ Bremsen ausgestattet?
7. Wird die Bundesregierung die im Koalitionsvertrag angekündigten ordnungsrechtlichen Eingriffe vornehmen, wenn sie zu dem Ergebnis kommt, dass zum 31. Dezember 2016 weniger als 50 Prozent der in Deutschland verkehrenden Güterwagen „leise“ Bremsen besaßen?
8. Wie ermittelt die Bundesregierung konkret den Umrüstungsstand der Güterwagen zum 31. Dezember 2016 und aus welchen Quellen stammen die dazu konkret herangezogenen Daten?
9. Welcher Zwischenstand der Evaluierung der Umrüstung wurde den Wagenhaltern wann mitgeteilt (vgl. Ankündigung des parlamentarischen Staatssekretärs Norbert Barthle in der Fragestunde des Deutschen Bundestages am 18. Januar 2017; 211. Sitzung, Frage 42, Fragesteller Matthias Gastel)?

Auswirkungen des Gesetzentwurfes

10. Weshalb spricht Verkehrsminister Alexander Dobrindt nach wie vor von einem Verbot lauter Güterwagen ab 2020 (vgl. z. B. www.verkehrsforum.de/fileadmin/dvf/pdf_downloads/pm2017/17_01_19_PA_Schiene.pdf), obwohl der Gesetzentwurf vom 30. Dezember 2016 laute Güterwagen auf dem deutschen Schienennetz ab 2020 nicht verbietet, sondern ihnen lediglich eine Geschwindigkeitsreduzierung vorschreibt (vgl. § 4 des Gesetzentwurfs)?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

11. Kann die Bundesregierung ausschließen, dass infolge einer Umsetzung des Gesetzentwurfs zur Verringerung des Schienenlärms ab 2020 laute Güterzüge auf Abschnitten des deutschen Schienennetzes ihre Geschwindigkeit auf 30 km/h oder weniger drosseln müssen, um die Lärmvorgaben zu erfüllen?

    Wenn ja, mit welcher Begründung?

    Wenn nein, welche Streckenabschnitte beträfe dies nach Kenntnis der Bundesregierung (bitte Streckenlänge und erwartete Zugzahlen angeben)?

12. Weshalb hat die Bundesregierung im Gesetzentwurf festgelegt, dass „auf Schienenwegen, bei deren Bau die Grenzwerte nach der Lärmschutzverordnung einzuhalten waren“, laute Güterwagen auch nach 2020 weiterhin mit voller Geschwindigkeit verkehren dürfen (vgl. S. 20 des Gesetzentwurfs), obwohl der Bundesregierung „keine Daten in ausreichend aussagefähiger Form“ darüber vorliegen, welchen Anteil des deutschen Schienennetzes diese Ausnahmeregelung überhaupt betrifft (vgl. Antwort vom Parlamentarischen Staatssekretär Enak Ferlemann vom 9. Dezember 2016 auf eine Nachfrage von MdB Matthias Gastel), und kann die Bundesregierung ausschließen, dass die Ausnahmeregelung mehr als 10 Prozent des deutschen Schienennetzes betreffen würde?

    Wenn die Bundesregierung dies ausschließen kann, mit welcher Begründung?

Lärmmessstellen

13. Wo ist das im zweiten Quartal 2016 erarbeitete „Konzept zur Einführung eines Lärm-Monitorings durch netzweite Errichtung und Betrieb von Lärm-Messstellen an Bahnstrecken“ (vgl. Bundestagsdrucksache 18/10103) veröffentlicht?

    Wenn es nicht veröffentlicht ist, warum nicht?

14. Wie ist der derzeitige Stand des Vergabeverfahrens für das Lärm-Monitoring an Bahnstrecken und bis wann soll das Verfahren nach Kenntnis der Bundesregierung abgeschlossen sein?

15. Mit welcher Zeitdauer rechnet die Bundesregierung nach erfolgter Vergabe, bis a) die erste, b) die letzte Messstelle entsprechend Ausschreibung aufgebaut und in Betrieb genommen wurde?

16. Bis wann plant die Bundesregierung die vorgesehenen 17 Messstellen (vgl. Bundestagsdrucksache 18/10103) in Betrieb zu nehmen und an welchen Streckenabschnitten (bitte möglichst genau lokalisieren) werden sich diese aus heutiger Sicht befinden?

17. Plant die Bundesregierung Maßnahmen, um durch das Monitoring identifizierte Wagenhalter lärmauffälliger Wagen zur zeitnahen Reparatur zu verpflichten?

    Wenn ja, welche?

    Wenn nein, warum nicht?

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Baulicher Lärmschutz

18. Wie bewertet die Bundesregierung die aktuelle Personalausstattung des Eisenbahnbundesamtes im Hinblick auf die Genehmigungsverfahren für die Umsetzung von Lärmschutzmaßnahmen an der Schiene vor dem Hintergrund des Mittelaufwuchses für Lärmschutzmaßnahmen im Bundeshaushalt und vor dem Hintergrund der Tatsache, dass die durchschnittliche Verfahrensdauer nach uns vorliegenden Informationen im Durchschnitt etwa 15 bis 18 Monate dauert?

19. Wie viele Personalstellen sind in den einzelnen EBA-Außenstellen in den vergangenen fünf Jahren jeweils zum 31. Dezember besetzt gewesen und wie viele dieser Stellen sind überwiegend oder ausschließlich mit Lärmschutzverfahren befasst gewesen (bitte tabellarisch darstellen)?

20. Wie bewertet die Bundesregierung die Tatsache, dass der Bau von Lärmschutzwänden an Schienenwegen früher genehmigungsfrei, bis vor wenigen Jahren noch über Plangenehmigungen und inzwischen ausschließlich über Planfeststellungsverfahren zur Realisierung gebracht werden konnten bzw. können unter den Gesichtspunkten der Bürgerbeteiligung einerseits und der Realisierungszeit andererseits?

21. Bis wann wird nach Einschätzung der Bundesregierung das sich in Überarbeitung befindliche Lärmsanierungsprogramm vorgelegt werden?

22. Welche konkrete Rolle werden im überarbeiteten Lärmsanierungsprogramm die sogenannten innovativen Lärmschutzmaßnahmen spielen und auf welche Weise ist die Veröffentlichung des Lärmsanierungsprogramms vorgesehen?

23. Treffen unsere Informationen nach Kenntnis der Bundesregierung zu, wonach es der Deutschen Bahn noch nicht gelungen ist, eine Vorratsplanung für Lärmschutzmaßnahmen anzulegen, um die Mittel des Bundes zuverlässiger abrufen und auch auf eventuelle Erhöhungen an Bundesmitteln entsprechend flexibel reagieren zu können?

Trassenpreissystem

24. Plant die Bundesregierung eine Veränderung der Rechtsgrundlage für die Berechnungslogik des lärmabhängigen Trassenpreissystems als relevantes Trassenpreiselement auf Grundlage der EU-Richtlinie 2012/34/EU?

    Wenn ja, welche?

    Wenn nicht, warum nicht?

Berlin, den 7. März 2017

Katrin Göring-Eckardt, Dr. Anton Hofreiter und Fraktion

Vorabfassung - wird durch die lektorierte Version ersetzt.

Satz: Satzweiss.com Print, Web, Software GmbH, Mainzer Straße 116, 66121 Saarbrücken, www.satzweiss.com
Druck: Printsystem GmbH, Schafwäsche 1-3, 71296 Heimsheim, www.printsystem.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlag GmbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333